

クラシックカーレース 2008特別車両規定

目次 クラシックカー車両 クラシックカー車両規定付則



2008 年 10 月 19 日
セントラルサーキット

特別車両規定

この規定書は第 2 条を除き改造できる内容を示しています。従って記載のない内容は原則として原則として改造変更を禁止します。

第 1 章 競技会に参加できる車両

第 1 条 参加可能な車両

1975 年までに生産された車両およびその同型車（マイナーチェンジを含む、エンジンも同型車）に限り、1979 年までに生産された車両。

- 1.1) ロータス 26R および同仕様のエランは S68 クラス、F クラスにのみ参加を認める。
- 1.2) ポルシェ 911 カレラ 2.7RS は S75 クラス、F クラスにのみ参加を認める。
- 1.3) F クラスは原則として 1971 年以降に生産された車両は参加出来ないが、第 6 章 F クラスの第 1 条で許される車両は参加を認める。
- 1.4) 同型、同系列の上級グレードのエンジンに限りエンジンの載せ替えを認める。載せ替える場合は事前に主催者許可を得てから載せ替えること。

載せ替えが出来るのは日本国内仕様のグレードとする。沖縄仕様や海外グレードは禁止する。

載せ替えが出来る例

ブルーバード 1400	L14 → L18
アルファロメオ GT1300J	1300 → 105 系の 1600/1750/2000

第 2 条 車体カラーリングについて

クラシックカーのレースであることを踏まえ雰囲気よく仕上げる。奇抜なカラーリングは禁止する（蛍光ピンク・紫など）ただし、当時使用していたカラーリングの場合は許可する。

第 2 章 安全規定

本競技会に出場できる車両は、ボディ / フレームなどが腐食などによって強度が損なわれていないこと。また、安全確保のため下記の事項が義務付けられる。

第 1 条 ロールケージ

ロールケージの取り付けに際しては JAF の車両規定に準じるが、車両の構造上規定通りに取り付けが不可能な場合は事前に許可を得ること。

ロールケージのメインロールバーは、車体下部の堅固な構造材にしっかりと取り付けられ、ドライバーが運転席に着席し、そのヘルメットの先端よりも高くなければならず、かつその幅はドライバーの肩より広くなければならない。

なお、通常の運転姿勢におけるドライバーのヘルメットは、いかなる場合であってもメインロールバーと接触してはならない。

また、次の項目を満足していなければならない。

1.1) ロールケージの材質

使用するパイプは冷間引抜継目無炭素鋼を使い、最小引張強度は 350N/mm^2 、最小寸法 $38\text{mm} \times 2.5\text{mm}$ または $40\text{mm} \times 2\text{mm}$ 以上の強度と寸法を有しているか、あるいはそれと同等以上の強度を有しているもの。

1.2) ロールケージの形式

ロールケージは、最低メインロールバーと 2 本のリアストラットの組み合わせによる 4 点式ロールケージでなければならない。これにフロントロールバーとサイドロールバーを加えた 6 点式ロールケージを強く推奨する。

ただし、車両の構造上リアストラットが取り付けられない場合はこの限りではないが、少なくとも 1 本はリアストラットと 1 本のサイドロールバーを備えていること。ただし、その場合は事前に許可を得ること。

1.3) 取り外し可能な連結金具

ロールケージに取り外し可能な連結金具を使用する場合は、FIA が許可した方式、あるいはそれに相当するものを用いなければならない。

1.4) ロールバーの取り付け

1.4.1) ロールバーの支柱 1 本につき、取り付け板を介しボルトを 3 本以上使用すること。

ボルトは直径 8mm 以上の六角ボルト (ISO 仕様による最小特性 8-8) あるいは同様の強度のものを使用すること。

ナットはセルフタッピング、セルフロックングあるいはワッシャーを使用すること。

ロールバーの取り付け部分は厚さ 3mm 以上、面積 120cm^2 以上の鋼鉄板を車体に溶接して補強すること。補強板を車体下部に取り付ける場合は溶接しなくてもよい。

1.4.2) ロールバーを溶接で取り付けの場合は、取り付け板を介し車体下部の堅固な構造材に溶接しなければならない。

第 2 条 けん引用穴あきブラケット

全ての車両は、前後に車両をけん引しうる強度 / 取り付け部分をもつリング状または鋼板に穴をあけたけん引用ブラケット「最小内径 50mm」を備えること。ブラケットは車両に装着した状態で 50φ の丸棒が通ること。

このけん引用穴あきブラケットは、黄色、オレンジあるいは赤色に塗られ、明らかに見えるようにすること。

第 3 条 安全ベルト

安全ベルトは、ターン式バックルあるいはレバー式のワンタッチ式フルハーネスタイプとし、その材質、取り付け方法などは JAF のレース競技における安全ベルトに関する付則に従うこと。

第4条 ブレーキ

単一操作による二重制動装置を備えることが望ましい。

第5条 燃料タンク

- 5.1) 参加車両は JAF または FIA 公認の安全燃料タンクを装着すること。P クラスについては安全燃料タンクの装着を強く推奨する。安全燃料タンク装着のために車体改造は許されないが、車体の構造上、車体の改造なしに取り付けられない場合に限り、最小程度の改造は許される。その場合は事前に許可を得ること。車体改造にあたっては安全面 / 強度が保たれていなければならない。さらに安全燃料タンクの床面がいちじるしく低くならず、車体形状が変わらないこと。(取り付け方法などは、JAF 安全タンク規定の解説に従うこと) コレクタータンクを装着する場合は、最大容量 2 リットルまでとする。
P クラスの車両で元のタンクを流用する場合は、タンクの位置を変更してはならず、変更する場合は必ず安全燃料タンクを使用しなければならない。

(注) 安全燃料タンクの耐用年数は、製造後 5 年である。
参加者はその耐用年数について十分配慮をしなければならない。

燃料タンクの容量

燃料タンクは安全でかつ総容量(主タンクと補助タンクを合わせた)が次の限度以上のものを備えてはならない。

気筒容積	700cc までの車	60 リットル
	700cc を超え 1000cc までの車	70 リットル
	1000cc を超え 1300cc までの車	80 リットル
	1300cc を超え 1600cc までの車	90 リットル
	1600cc を超え 2000cc までの車	100 リットル
	2000cc を超え 2500cc までの車	110 リットル
	2500cc を超える車	120 リットル

- 5.2) 全ての燃料タンクには、ブリーザーパイプと燃料逆流防止のためのワンウェイバルブを装着すること。ワンウェイバルブの取り付け位置は、燃料給油口と同高または高い位置に取り付けられていること。また、ブリーザーパイプは車外に通気しなくてはならない。

第6条 座席

ドライビングポジションを改善する目的で運転席に交換してよい。交換する場合は JAF 国内競技車両規則第 1 編第 4 章第 13 条に従うこと。助手席の取り外しは許される。後部の座席は取り外すことが望ましい。頸部損傷を防止する目的により、ヘッドレストを装着することを強く推奨する。ヘッドレストを有さないシートを取り付けている場合、頸部および頸部の動きを抑制する目的により、ヘッドレストの機能を有するパッド類をロールケージに装着することを強く推奨する。

第7条 ライト

ライト類のガラス飛散防止措置をすること。(ビニールテープなどにより枠込みの最低 8 点支持とする)使用するテープの色は透明が望ましい。

第8条 フロア・マット

フロア・マットは取り外すこと。

第 9 条 内 張

ドアの内張は除去できないが、材質を変更することは許される。天井の内張は取り外すことが望ましい。

第 10 条 タイヤ

タイヤはいかなる状態のときも地表以外のいかなる他の部分と接触してはならない。

第 11 条 ウィンド・シールド

前面ガラスは合わせガラスを備えていることが望ましい。

第 12 条 ボンネット

ボンネットは外部から容易に開けられる構造になっていなければならない。また、走行中に冷却等のために浮かしたり、開けてはならない。

第 13 条 排気管

全ての車両は、消音効果を有するマフラーを取り付けなければならない。その取り付け方法は、針金などの暫定的なものであってはならない。

13.1) 後方に向ける場合

排気口の位置は燃料タンクの後方で最大 45cm、最低地上高 10cm とし、出走状態の車両の後端から 15cm 以上突出してはならない。

13.2) 側方に向ける場合

排気口はホイール・ベースの中心線より後方になければならず、車体外側より突き出してはならない。

13.3) 排気音量規制

測定方法：半径 10m に障害物のない場所で、排気パイプの出口から 45° の角度で 3m 離れたところの排気の流れに沿ったレベルにマイクロフォンをセットし、公称最大馬力を出す回転数の 75% の回転数でエンジンが回転している時に測定する。

音量	P クラス	90dB (A) 以内
	S クラス	100dB (A) 以内
	R・F クラス	105dB (A) 以内

第 14 条 オイル・キャッチ装置

オイルがコースに流出することを防ぐため確実な装置を備えなければならない。その装置の取り付け方法は、針金やテープなどによる暫定的なものであってはならない。オイル・キャッチ装置の容量は、気筒容積 2000cc までの車では最低 2 リットル、2000cc を超える車では最低 3 リットルの容量を有さなければならない。

第 15 条 ウォーター・キャッチ装置

ラジエーターの冷却水がコース上に流出することを防ぐため確実な装置を備えなければならない。その取り付け方法は針金などによる暫定的なものであってはならない。ウォーター・キャッチ・タンクは 1 リットル以上の容量を有さなければならない。

第 16 条 キャブレターの安全装置

キャブレターには、標準のスロットル・リターン・スプリング以外に補助のスロットル・リターン・スプリングが備わっていないなければならない。

第 17 条 車 室

車室はエンジンルーム、ガソリンタンク、オイルタンク、ギアボックス、プロペラシャフト、排気管、バッテリー、配管の継ぎ目から安全に隔離されていなければならない。市販の量産車でバッテリーが車室内にある場合は、完全に車室と賢固な隔壁（バッテリーコンパーメント）によって隔離されていなければならない。車室内のバッテリーコンパーメントには、車両外部に通じる排気ダクト（パイプ）が取り付けられていなければならない。ドライタイプのバッテリーは排気ダクトを取り付けなくてよい。

第 18 条 スイッチ

イグニッションおよび燃料ポンプスイッチの位置が確認できるように黄色で明示すること。また、運転席および車外から全ての回路を遮断することの出来る電気回路主開閉装置（メインスイッチ）を装備すること。その場所は外部から容易に発見できる位置とし、赤のスパークを青色の三角形で囲んだ記号で表示すること。メインスイッチの車外操作部は、フロント・ウィンドシールドより前面でかつハンドルの逆位置に付けることが望ましい。

第 19 条 消火装置

1 つあるいは 2 つの容器で粉末 3.5kg 以上の内容量を装備すること。（ハロンの使用は禁止する）ただし、R クラスに限り 1.5kg 以上とする。

消火器は、速やかに操作できる状態で車室内に搭載しなければならない。（助手席を取り外し消火装置置場として利用することができる）

JAF 国内競技車両規則第 4 章第 5 条消火装置規定に従った消火装置の搭載を強く推奨する。（取り付けは、車体軸に対し直角に取り付けなければならない）

第 20 条 駐車ブレーキ

駐車ブレーキ装置は正常に作動すること。ただし変更は許される。

第 21 条 配管および配線

全ての配管、配線は暫定的なものであってはならず、グロメット、コネクター、クランプ等を含め十分安全性の高いものでなければならない。

第 22 条 エンジン型式の刻印

車検時にエンジン型式の確認が容易に出来るよう型式の刻印に黄色のペイントで印を付けること。

第 23 条 安全でない車両

改造および付加物取り付けなどにより技術委員長が安全でない車両と判断した場合、その指示に従わなければならない。

第 3 章 P クラスに許される改造

第 1 条 許可される、もしくは義務付けられる変更と付加物

原則として本規定によって許されていない全ての変更は厳禁される。

車両に対して行う部品の交換は、磨耗、事故に因って損傷した場合のみ許される。交換できる部品は損傷した部品と全く同一の部品のみが許される。

許可される変更、付加物の制限については後記で規定される。

第 2 条 エンジン

エンジンおよび補機は次の項目を除き改造してはならない。

- 2.1) 気筒容積：変更は許されない。ただし、補修用部品を使用する場合を除く。ホンダ S800 の場合、元のスリーブを使用する場合に限り 2.5mm (814cc) までの変更は許される。
- 2.2) サーモスタット：自由
- 2.3) クーリングファン：変更は許される。(電動ファンの取り付けは可)
- 2.4) エアクリナー：エアファンネルの取り付けを含み自由とする。
- 2.5) オイルフィルター：オイルクーラーの取り付けを含み自由。ただしオイルクーラーの取り付けはボディから出てはならない。
- 2.6) キャブレターおよびインジェクションシステム：標準的に取り付けられたキャブレターもしくはインジェクションシステムは変更も改造も許されない。ただし、エンジンに供給する燃料の量を調整する部品およびフロート室のガソリン片寄り対策に関する改造加工部品の交換は許される。
- 2.7) 燃料ポンプ：電気式ポンプに変更することができ、もとのポンプを取り除くことも許される。ただし、数の変更はできないが、安全燃料タンクを使用した場合に限り、コレクタータンクと安全燃料タンクの間に 1 ヶの燃料ポンプを増設することができる。
- 2.8) バルブスプリング：スプリングは他のものと交換することができる。ただし、製造者の定めた数を変更してはならず、元の取り付け部を変更することなく取り付けられること。
- 2.9) バルブおよびバルブシート：バルブ、バルブガイド、バルブシートは寸法の変更がない限り交換が許される。
- 2.10) カムシャフト：交換は第 3 条 1 項の「許可される、もしくは義務付けられる変更と付加物」の条文の範囲内とする。
- 2.11) シリンダーブロック、シリンダーヘッド：面修正加工は許されるが、変更はできない。
- 2.12) フライホイール：第 3 条 1 項の「許可される、もしくは義務付けられる付加物」の条文の範囲内とする。
- 2.13) 排気系統：交換は第 3 条 1 項の「許可される、もしくは義務付けられる付加物」の条文の範囲内とする。ただし、エキゾーストパイプ、マフラーは自由とするが、安全規定の排気管に関する項目に従って処置されていなければならない。
- 2.14) ロータリーエンジンのディストリビューターは、製造者により当初から取り付けられていたものを使用しなければならない。排気量音に関しては第 2 条 13 項 (3) 排気音量規定が適用される。

第 3 条 パワートレイン、シャシー

パワートレイン、シャシーは次の項目を除き改造してはならない。

- 3.1) クラッチ：カバー、ディスク、スプリングの交換は許される。ただし、取り付け方法の変更は許されない。
- 3.2) ホイール：リム幅、材質は自由とするが、径の変更は原則として許されない。しかし、扁平率 60%タイヤを装着した場合に限り、径の 1 インチアップが許される。
- 3.3) タイヤ：4 輪ともに同一サイズでなければならない。(標準で前後のサイズが違う場合は除く) 付則第 4 項に示されたタイヤは使用できない。なお、ラジアルタイヤを使用する場合は扁平率 60%までとする。 規制については付則 4 項を参照

- 3.4) ショックアブソーバー：取り付け部の変更および数と作動原理を変えなければ許される。ストラット装着車は、スプリングとショックアブソーバーの変更は許されるが、ストラットおよび取り付け部の変更は許されない。
- 3.5) スプリング：取り付け部の変更および数と作動原理を変えなければ変更を許される。
- 3.6) スタビライザー：取り付け部の変更および数と作動原理を変えなければ変更を許される。
- 3.7) ストラットタワーバー：ストラットの取り付けボルトのみを利用しての取り付けは許される。
- 3.8) ラバーマウントおよびラバーブッシュ類：形状を変えなければ硬度の変更は許される。ただし、金属への変更はできない。
- 3.9) ブレーキ：ブレーキシュー、ライニング、パッド、ブレーキホース（異なる材質）の交換は自由。ディスクブレーキのバックプレートの取り外しは許される。同一型式の車に使用されているものに限って、ディスクブレーキへの変更が許される。
- 3.10) ステアリングホイール：最小外径 350mm 以上のものであれば交換することができる。ただし、ステアリングホイールに切れ目があってはならない。スイッチやメーター等を装着する場合、それらは突起した形状（トグルスイッチ等）であってはならない。トグルスイッチ以外のスイッチやメーター等を装着する場合は、ドライバーと対面するステアリングホイールリムの全体で形成される平面よりもドライバーに近いところに位置してはならない。
- 3.11) ペダル類：安全性、操作性を向上させる目的でペダルの形状を変更することは許されるが、取り付け位置は変更できない。

第 4 条 車体の外部および内部

次の項目を除き改造してはならない。

- 4.1) 外観、形状：車体の外観、形状についてグリルなどの趣味的な変更は許される。ただし、オープン車に限り、フロントウィンドシールドを取り外してもよい。その場合、軽量化された重量分のバランスウエイトを積むことを義務付ける。
- 4.2) エアーウイング、スポイラー、オーバーフェンダー等の取り付けは禁止。エンジンのアンダーカバーは取り外すことができる。外観、形状が著しく異なる車両は技術委員長長の判断により出走を禁止する場合がある。
ミニとホンダ N に関してオーバーフェンダーの取り付けを許される。ただし、その場合左右対称で片側 5cm 以内とする。
- 4.3) バックミラー：変更は許される。
- 4.4) 補助的付加物：補助的付加物の取り付け、取り外しは許される。（例えばマッドガード、アンダーガード、ストーンガード、室内照明、ラジオ、エアコン、ヒーター等）

第 5 条 その他

その他の部分については次の項目を除き改造してはならない。

- 5.1) 電気系統：装着ブラケットを含みバッテリー電圧および電子点火部品の追加および変更は許される。
- 5.2) 配管：安全燃料タンク、オイルキャッチ・タンク等の取り付けに伴う最小限の変更のみ許される。
- 5.3) 安全燃料タンク：取り付けは自由。取り付けに伴うコレクタータンクは最大 2 リットルまでの容量に限られる。
- 5.4) 燈火類：燈火類は正常に作動しなければならない。
- 5.5) 市販の量産車でバッテリーが室内にある構造の場合は車室と完全に隔離しなければならない。

第 4 章 S クラスに許される改造

S クラスの改造は P クラスに許される改造に加え、次に明記されている項目以外の改造を厳禁する。

第 1 条 エンジン

- 1.1) シリンダーヘッドおよびバルブ：自由。ただし、シリンダーヘッドは元の車のものを使用すること。
- 1.2) 吸気装置：気化器に関しては自由。インジェクションシステムおよび過給器については、製造者により当初から取り付けられたものを使用しなければならない。（キャブレター方式からインジェクションシステムへ、またインジェクションシステムからキャブレター方式への変更は出来ない。電気式インジェクションシステムの使用も許されない）
- 1.3) 気筒容積：気筒容積の変更はその車種が所属する気筒容積別クラスの範囲まで認められる。

気筒容積別クラス

車両はその気筒容積に従い、次の 16 クラスに分類される。

1	360cc まで	9	1300cc を超え 1600cc まで
2	360cc を超え 500cc まで	10	1600cc を超え 2000cc まで
3	500cc を超え 550cc まで	11	2000cc を超え 2500cc まで
4	550cc を超え 700cc まで	12	2500cc を超え 3000cc まで
5	700cc を超え 850cc まで	13	3000cc を超え 4000cc まで
6	850cc を超え 1000cc まで	14	4000cc を超え 5000cc まで
7	1000cc を超え 1150cc まで	15	5000cc を超え 6000cc まで
8	1150cc を超え 1300cc まで	16	6000cc を超える車

- 1.4) 排気系統：エキゾーストマニホールド、パイプ、マフラーについては自由。ただし、安全規定の排気管に関する項目に従って処置されていなければならない。
- 1.5) ベアリング：プレーンベアリング、ローラーベアリングなどベアリングは同種のものに交換することができる。
- 1.6) クランクシャフト、コンロッド：自由。ただし、ストロークの変更はできない。
- 1.7) ガスケット：自由。
- 1.8) 潤滑系統：潤滑系統の変更とそのための最小限の車体改造は許される。ただし、オイルポンプの数は変更できない。（ドライサンプは不可）
オイルクーラーの取り付けは自由。ただし、上から見た車両の輪郭から突出してはならない。車体外側に取り付ける場合は、車両のホイール・ハブの中心を通る水平面より下でなければならない。
- 1.9) カムシャフトおよび動弁系（バルブスプリングを含む）：自由。ただし、カムシャフトの位置、個数および駆動方式は変更できない。
- 1.10) ピストン、ピストンピンおよびピストンリング：自由。
- 1.11) ロータリーピストンエンジンのポート方式：基本のポート方式の変更は許されない。再仕上げあるいは再加工によるローターハウジングの改造は許される。基本のポート方式とはベリフェラルポート方式、サイドポート方式、コンビネーション方式の 3 つをいう。
- 1.12) 2 サイクルエンジン：元のシリンダーブロックを再仕上げあるいは再加工してポートタイミングを変更することは許される。ただし、基本のバルブ方式の変更は許されない。基本のバルブ方式とは、ピストンバルブ方式、ロータリーバルブ方式、リードバルブ方式の 3 つをいう。
- 1.13) 点火系統：自由
- 1.14) フライホイール、クラッチ：自由
- 1.15) プーリー、ベルト類：自由。
- 1.16) その他の要素
ウォーターポンプおよび燃料ポンプ：ウォーターポンプは自由。燃料ポンプは P クラスに準じる。

第2条 パワートレインおよびシャシー

- 2.1) トランスミッションおよびコントロールレバー：オイルクーラーの取り付けを含み自由。ただし、ボルトオンで取り付けできるものに限られる。
- 2.2) デファレンシャルギア：自由。ただし、常時および完全なロック効果を有するデファレンシャルは許されない。ギアボックスとデファレンシャルギアとの間のシャフトは自由。オイルクーラーの取り付けも自由。
- 2.3) アクスル：スピンドルも含み自由。ただし、ホーシングの変更はできない。センターロックへの変更はオプションあるいは同一系統に装備されている車に限り許される。
トヨタスポーツ 800 についてはホーシングの変更を認める。
- 2.4) スプリング：自由。ただし、主要な形式を変更してはならない。補助スプリングの付加は許されるが、元のスプリングは正常に作動していなければならない。
- 2.5) ショックアブソーバー：自由。
- 2.6) サスペンションの要素：当初の形式を保つならば変更、改造は最小限の車体改造を含み自由。スタビライザーの取り付けはそのブラケットも含めて許される。
- 2.7) ステアリング：当初の形式を変えてはならないが、ステアリング・レシオは自由である。しかし、シャフトの変更、改造はできない。トヨタ S800 に限り、ステアリングの形式を変更することを認める。ただし、ステアリングの位置の変更はできない。
ステアリングホイールはPクラスに準じる。
- 2.8) ホイール：リム幅、材質は自由とするが、いかなる状態の時も他の部分と接触してはならない。径の変更は2インチアップまでとする。
- 2.9) タイヤ：Sタイヤを含む、一般市販ラジアルタイヤを使用すること。
- 2.10) ブレーキシステム：システムとペダルの支点の変更はできないが、キャリパーおよびディスク、ドラム、ベンチレーテッドディスクへの変更は許される。なお、エアーダクトを装着する場合はバンパーより上の車体に変更を生じない限り付加することができる。
ホンダ S600、トヨタスポーツ 800、サニー1000、ホンダ N360 はフロントのみディスクブレーキへの変更を許される。

第3条 車体の外部および内部

- 3.1) バンパー（ステーを含む）：外観・形状・材質の変更、取り外しは許される。
- 3.2) モール類：自由。
- 3.3) ボンネット・トランクリッド：形状、主要構成要素を変えない限り、合成樹脂または軽金属への交換が許される。
その他の部分をやむをえず交換した場合は、事前に許可を得なければならない。交換に当たっては、その部分が十分な強度を有していなければならない。車両重量は当時の公認重量の10%以内で軽量化することができる。公認重量は参加者自身が公認書または雑誌等で証明しなければならない。
- 3.4) ライト類の付加による最小限の変更および補助前照灯の取り外しは許される。ただし、ヘッドライトの取り外しは配線を含み許されない。（4灯式ヘッドライト内側は補助灯とみなす）
- 3.5) エアースポイラー：取り付けは許されない。
- 3.6) フロント・ウィンド・シールドを除く他のウィンド・シールドを透明な材質のものと交換してもよい。ただし、オープンの車に限り、フロント・ウィンド・シールド形状の変更を許される。
- 3.7) ダッシュボード（インストルメントパネル）の変更および交換は許されるが、取り外しは許されない。
- 3.8) バッテリーは車室内への移動は許されない。トランク内に移動する場合は完全に固定し、車室との間に完全な隔壁を設け、配線コードは摩擦等によって破損しないように注意しなければならない。
- 3.9) ウォーターラジエーター：容量を含め自由。

第4条 オーバーフェンダー（ウィングエクステンション）：禁止

ただし、ミニとホンダ N360 に関しては、左右対称に片側 5cm 以内の範囲において取り付けが許される。